



125 години електрически трамвай в България

Сребърна колекционерска монета
Емисия на БНБ



Българската народна банка изказва благодарност
на Държавна агенция „Архиви“, дирекция „Централен държавен архив“,
за предоставените изображения.

The Bulgarian National Bank gratefully acknowledges
the Archives State Agency, the Central State Archives Directorate,
for provided images.

125 Years of Electric Tram in Bulgaria

Silver Collector Coin
BNB Issue

БЪЛГАРСКА
НАРОДНА
БАНКА



BULGARIAN
NATIONAL
BANK

На 14 януари (1 януари ст.ст.) 1901 г. на тържествена церемония в присъствието на тогавашния кмет Христо Попов в София тръгва първият електрически трамвай. Маршрутът му от Централна гара през „Лъвов мост“ до площад „Славейков“ е изминат за впечатляващите тогава 40 минути.

Появата на електрическите трамваи по софийските улици е свързана с развитието на икономическия живот в града. София е сред първите 10 европейски столици с електрифициран градски транспорт.

Електрическият трамвай се превърнал в символ на модернизацията и прогреса в новоосвободена България и предизвикал не само интерес, но и страх сред жителите и гостите на града. Дори Иван Вазов, само месец след пускането в движение на трамваите, описва своето пътуване в разказа си „В електрическия трамвай“.

Първите моториси били зелени и наброявали общо 24 коли и ремаркета, доставени от Белгия. Движели се по шест маршрута, на един релсов път, дълъг общо 23 км, с коловози за разминаване на възлови места.

Трамваите били малки, с открити платформи, предвидливо заградени с метални решетки. Салонът им бил разделен на две класи: първа – с каучуфени седалки, и втора – с дървени пейки.

Нямало определени спирки и трамваят спирал по знак на пътниците. Кондукторът обикалял по специална пътека, наречена стъпало. Цената на билетчето била съобразена с разстоянието и времето на пътуването – около 15 стотинки за първа класа и 10 стотинки за втора.

С новото превозно средство, заменило конските омнибуси, можело да се пътува и до някои села, като Княжево, Подуяне, Павлово и Красно село, които все още не са били квартали на София. Важно място за новата градска железопътна мрежа била Градската градина, опасана от всички страни с трамвайни линии.

През 1900 г. е изградено трамвайно депо, работило до 1928 г., което служело не само за престой на моторисите, но и за поддръжка и ремонт.

On 14 January (1 January Old Style) 1901, the first electric tram ran in Sofia at a solemn ceremony in the presence of the then Mayor Hristo Popov. Its route from the central railway station through the Lions' Bridge to the Slaveykov Square took the impressive forty minutes at that time.

Emergence of electric trams on Sofia streets was associated with the economic development of the city. Sofia became one of the first ten European capitals with an electrified public transport.

The electric tram became a symbol of modernisation and progress in newly liberated Bulgaria, sparking not only interest but also fear among city's residents and visitors. Even writer Ivan Vazov, just a month after the first trams ran, described his tram trip in the short story *In the Electric Tram*.

The first trams were green, and passengers were served by 24 railcars and trailers delivered from Belgium. They ran on six routes, on a single rail track, with a total length of 23 km and passing loops at key points.

The trams were small, with open platforms, prudently fenced with metal grilles. Their cabin was divided into two classes: first class with velvet seats, and second class with wooden benches.

There were no designated stops, the tram would stop at passengers' signal, and the conductor would walk along a special outer path. The ticket price was based upon distance and travel time: about 15 stotinki for first class, and 10 stotinki for second class.

With the new vehicle which replaced horse-drawn omnibuses, it was possible to travel to some villages, such as Knyazhevo, Poduyane, Pavlovo, and Krasno Selo, which were not yet districts of Sofia. An important location for the new city railway network was the City Garden, surrounded on all sides by tram lines.

In 1900, a tram depot was built, operating until 1928 and serving not only as a vehicle shed but also as a service and repair station.